

⑪ 公開特許公報 (A)

昭63-263104

⑫ Int.Cl.

B 60 C 11/00

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公開 昭和63年(1988)10月31日

7634-3D

審査請求 未請求 発明の数 1 (全5頁)

⑭ 発明の名称 ラジアルタイヤ

⑮ 特願 昭62-97278

⑯ 出願 昭62(1987)4月22日

⑰ 発明者 加山 和義	神奈川県横浜市港南区上永谷4-4-43
⑰ 発明者 榎本 忠茂	神奈川県伊勢原市桜台5-18-4
⑰ 発明者 菊地 也寸志	神奈川県小田原市国府津2364-4-303
⑰ 発明者 村木 孝夫	神奈川県平塚市達上ヶ丘4-50
⑰ 出願人 横浜ゴム株式会社	東京都港区新橋5丁目36番11号
⑰ 代理人 弁理士 小川 信一	外2名

明細書

1. 発明の名称

ラジアルタイヤ

2. 特許請求の範囲

1. 直径5~50μm、長さ50~500μmのアラミド短繊維を含有するゴム組成物からなるベーストレッドを具備し、前記アラミド短繊維が該ベーストレッド中でタイヤ周方向に配向したことを特徴とするラジアルタイヤ。

2. アラミド短繊維の配合量がゴム100重量部に対し0.5~10.0重量部である特許請求の範囲第1項記載のラジアルタイヤ。

3. アラミド短繊維を温式法にてスチレン-ブタジエン共重合体ゴムに混入したアラミド短繊維/SBR混合物(マスターバッチ)とジエン系ゴムとのブレンドによるベーストレッドを備えた特許請求の範囲第1項記載のラジアルタイヤ。

4. アラミド短繊維/SBR混合物におけるアラミド短繊維として長さ1~5mmのアラミド

バルブを用いる特許請求の範囲第3項記載のラジアルタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

(発明の技術分野)

本発明は、良好な発熱性を維持し、耐カット性、耐チッピング性を著しく向上させ、しかも、他の特性を損なうことのないゴム組成物からなるベーストレッドを具備したラジアルタイヤに関する。

(従来技術)

従来、悪路走行用の大型タイヤにとって、耐カット及び耐チッピング性は非常に重要なタイヤ特性である。この耐カット性、耐チッピング性を改良するために、トレッド用ゴム組成物に関して種々の試みがなされている。例えば、ゴム組成物にS A F等の小粒子径カーボンブラックを配合する方法、かつ多量に配合する方法、軟化剤を除去する方法、樹脂を添加する方法、ヒステリシスロスの大きいスチレン-ブタジエン共重合体ゴム(SBR)を配合する方法等が

一般的である。しかし、これら的方法で耐カット性を改良すると、確かに耐カット性は良くなるものの、発熱性が悪化してしまうという大きな欠点がある。すなわち、耐カット性と発熱性とは二律背反の関係にある。つまり、トレッド一層構造で発熱性を悪化することなく耐カット性を改良することは、著しく困難である。そこで、トレッド二層構造が考案され、トレッド外側層には耐カット性の良好なゴム組成物を、一方、トレッド内側層（以下、ベーストレッドと呼ぶ）には低発熱性のゴム組成物を用いる方法が一般化している。このベーストレッド用ゴム組成物には、発熱の低く、カーボンブラックの配合量の少ないゴム組成物が良く使用されている。

ところで、このベーストレッドのモジュラスレベルがトレッド部のモジュラスレベルに比較し極端に低いと、このベーストレッド部に応力が集中し、トレッドセパレーションからバーストというタイヤにとって致命的な故障を発生し

てしまう。また、トレッド部全体の発熱を下げるためには、ベーストレッド部の体積を大きく取る必要がある。即ち、ベーストレッド部のゲージを厚く取る必要がある。ゲージを厚くすると、摩耗の中期から終期にかけてベーストレッド部が露出し、露出後に急激に摩耗するのが一般的である。

このように、ベーストレッド用ゴム組成物には、弾性率が高く、発熱が低く、かつ耐カット性の良好なゴム組成物が強く望まれている。しかし、このようなゴム組成物はいまだかって得られていない。したがって、改良されたベーストレッドを備えた大型ラジアルタイヤもいまだかって存在しないのである。

〔発明の目的〕

本発明は、弾性率が高く、発熱性を悪化させることなく耐カット性を著しく向上させたベーストレッドを備えたラジアルタイヤを提供することを目的とする。このタイヤは、悪路を主体的に走行する大型ラジアルタイヤとして好適

に利用される。

〔発明の構成〕

このため、本発明は、直径5～50μm、長さ50～500μmのアラミド短繊維を含有するゴム組成物からなるベーストレッドを具備し、前記アラミド短繊維が該ベーストレッド中でタイヤ周方向に配向したことを特徴とするラジアルタイヤを要旨とするものである。

以下、本発明の構成について詳しく説明する。

本発明において用いるアラミド短繊維は、直徑が5～50μm、長さが50～500μmの範囲にある必要がある。これ以下の場合には耐カット性の改良効果がなく、一方、これ以上では分散が悪く、引張り強さの低下が大きく、問題である。このアラミド短繊維は、加硫後のゴム組成物中にも含有される。

本発明のラジアルタイヤは、このゴム組成物からなるベーストレッドを具備する。ベーストレッド中においては、アラミド短繊維がタイヤ周方向に配向している。このように配向するこ

とにより、耐カット性の改良効果が最大となるのである。アラミド短繊維をベーストレッド中に於いてタイヤ周方向に配向させるには、通常の押出機を用いて、好ましくは開口率のできるだけ小さい押出機を用いて高剪断速度下で押出すことで達成される。

アラミド短繊維の配合量は、ゴム100重量部に対し0.5～10.0重量部である。0.5重量部より少ないと耐カット性の改良効果および弾性率の向上効果がない。また、10.0重量部を越えると引張り強さの低下が大きく、実用上問題である。

上記の短繊維を得るためにアラミド短繊維を温式法でステレン-ブタジエン共重合体ゴム（SBR）に混入したアラミド短繊維/SBR混合物（マスター・バッチ）を他のジェンゴムにブレンドする方法が最も有効である。ブレンドするのに用いるジェン系ゴムとしては、例えば、天然ゴム、合成ポリイソブレンゴム、ステレン-ブタジエン共重合体ゴム、ポリブタジエ

ンゴム、クロロブレンゴム、アクリロニトリル-ブタジエン共重合体ゴム、トランスポリベンテナマー、トランスポリオクテナマー、エチレン-プロピレン3元共重合体ゴムの何れか一つまたは二つ以上でも構わない。中でも、天然ゴム、合成ポリイソブレンゴムが特に好ましい。

上記アラミド短繊維のマスター-バッチは、長さ1~5mmのアラミドバルブをあらかじめ温硫酸等に溶解させ、この中にSBRラテックスを高速攪拌下に少量ずつ投入し、凝固させ、通常の方法で回収、乾燥して調製することができる。このアラミド短繊維のマスター-バッチは、短繊維含有率5~15重量%が好ましい。10重量%程度が特に好ましい。5重量%より少ないと他のジエン系ゴムとブレンドした場合にSBRの量が多くなるため問題となる。また、15重量%を越えるとマスター-バッチの粘度が高くなり過ぎ、他のジエン系ゴムとブレンドする場合に均一なブレンドが困難となる。マスター-バッチを作るときのアラミドバルブは、長さ1~5mmが好ま

しい。

以上の配合剤の外に通常ゴム工業で使用される加硫剤、加硫促進剤、加硫助剤、老化防止剤、補強剤、軟化剤、充填剤等を配合しても構わない。

上記のゴム組成物をタイヤのベーストレッドに用いる場合、その体積、すなわち、ゲージに特別な制約はない。その使用、用途に応じてゲージを適宜決定することができる。

以下に実施例および比較例を示す。

実施例、比較例

下記表1の配合処方(重量部)に従って、ゴム組成物1~8を作製し、これを150°Cで30分間プレス加硫し、各々の物性を測定した。この結果を表1に示す。

また、表1の中から7種類のゴム組成物を選定し、工場実機のバンパリーミキサーにてそのゴム組成物を混合し、通常の押出し機にてベーストレッドとして押出し、ベーストレッドのみ変更した7種類の1000R20 14PRのラジアルタイ

ヤを試作し、高速耐久性及び実車走行後の耐カット・耐チッピング性を評価した。この結果を下記表2に示す。

評価方法は以下の通りである。

(引張特性) :

JIS K 6301に準拠。

(反発弹性) :

JIS K 6301に準拠、100°C下で測定。

(H.B.U) :

Goodrich式フレクソメーターを用い、荷重25kg、ストローク4.44mm、振動数1800rpm、雰囲気温度100°C下で30分経過後の上昇温度を測定することによった。

(耐カット性) :

23°C雰囲気下、針型(鋭角な円錐型)又は刃型のカット器を総荷重7.4kgで15mmの高さより自然落下させ、カット長を測定し、ゴム組成物を100として指数表示した。従って、数値が小さい程良好である。

(ゴム組成物中の短繊維の平均直径、平均長さ) :

走査型電子顕微鏡を用い、配向方向に直角の場合は500倍、平行の場合は100倍で、各々直径と長さを測定し、50個の平均を求め、有効数字2桁で表示。

(耐カット性・耐チッピング性) :

10トンのダンプトラックの後始に各仕様のタイヤを装着し、荷役率が約70%の使用条件下、後始が全磨耗するまで走行し、走行後のトレッドの状態を目視で判定し、カットチッピングがなくきれいに磨耗している場合を5、著しく外傷が入ってベルトまで追している場合を1とし、5点法で評価した。従って、5点が最高、1点が最低である。

(高速耐久性) :

室内ドラム試験をPHVSS119に準じて実施した。試験条件は以下の通りである。

ステップ	1	2	3	4	5	6	7	8	9
荷重(%)	65	85	100	110	120	130	140	150	160
時間(HR)	7	16	24	8	8	8	8	8	8

タイヤ1を100として指數で表示。従って、
値の大きい程、良好である。

(本頁以下余白)

表 1

ゴム組成物	1	2	3	4	5	6	7	8
	比較例	比較例	比較例	比較例	実施例	実施例	実施例	実施例
天然ゴム ^{**}	100.0	86.5	86.5	97.0	91.0	86.5	82.0	86.5
アラミドマスター・バッチ ^{**}			1.5		10.0	15.0	20.0	15.0
ケブラー・バルブ ^{**}				4.5				
ナイロン短繊維マスター・バッチ ^{**}								
S B R 1502 ^{**}		13.5	13.5					
亜鉛 草	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
ステアリン酸	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
老化防止剤 6 C ^{**}	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
I S A F カーボンブラック ^{**}	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0
加硫促進剤 O B S ^{**}	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
硬 質	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
短 繊 繩 配 合 量			1.5	1.5	1.0	1.5	2.0	1.5
短 繊 繩 の 平 均 直 � 径 / 長 さ (μm)			12/2200	0.3/23	18/210	18/210	17/190	18/200
物 性								
引張強さ (kgf/cm ²)	325	323	230	321	313	310	305	314
伸 び (%)	530	570	390	520	540	520	480	550
100%モジュラス (kgf/cm ²)	27	27	49	40	39	48	55	42
H.B.U (°C)	15	17	18	16	17	17	19	13
反発彈性 (%) (100°C)	78	75	74	77	75	75	74	78
耐カット性								
(針型)	100	97	93	96	93	91	87	95
(刃型)	100	99	98	119	99	96	96	86

(注)

- 1: タイ産のRSS #1.
- 2: 長さ1~5mm、BET比表面積約10m²/gのアラミドバルブをあらかじめ濃硫酸に溶解させ、この液に、SBR1502のラテックスを徐々に添加、凝固させ、回収乾燥して調製。アラミド短纖維含有率10重量%。
- 3: デュボン社製ケブラー・バルブ Kevlar 29.
- 4: 字部興産製、UBE-FRP、ナイロン含有率33.33重量%。
- 5: Nipol 1502.
- 6: N-(1,3-ジメチルブチル)-N'-フェニル-バラフェニレンジアミン。
- 7: 三菱化成工業製ダイアブラックI。
- 8: N-オキシジエチレン-2-ベンゾチアジルスルファンアミド。

(本頁以下余白)

タイヤ	ベーストレス用組成物	実験例						実施例 実施例 実施例	8 6 5 103 102 110 5 5
		A 比較例	B 比較例	C 比較例	D 比較例	E 比較例	F 比較例		
		1	2	3	4	5	6		
		100	96	99	102	103			
		2	3	3	1				

表1から明らかなように、本発明例（実施例）では耐カット性が向上しており、ゴム組成物自体の発熱性は僅かに高くなるものの、ほとんど維持されている。また、ゴム組成物1から明白なように、本アラミドマスター・バッヂ使用の本発明例は、比較例（ゴム組成物3）のケブラー・バルブをそのまま混合した場合に比し、引張強さ、伸びの低下が大幅に小さい。ナイロン短纖維マスター・バッヂを使用した比較例（ゴム組成物4）よりも刃型の耐カット性が大幅に向上している。

表2から明らかな如く、本発明例（実施例）の高速耐久性は優れている。これは、ベーストレス用ゴム組成物単体の発熱は若干上がるものの、弾性率が高いため、歪が減少し、その結果、高速耐久性が向上したと考えられるからである。また、本発明例のタイヤは、摩耗中終期の耐カット・耐チッピング性が非常に向上している。一方、同系列のナイロン短纖維マスター・バッヂを用いた比較例（タイヤD）はチッピング

が激しく、したがって、本発明の優位は明らかである。

（発明の効果）

以上説明したように、本発明によれば、特定の寸法のアラミド短纖維を配合したベーストレスをラジアルタイヤに適用すると、高速耐久性を維持ないしは幾分改良できる上に、摩耗中終期の耐カット・耐チッピング性を大幅に改良することができる。このような優れた効果は、従来のジエン系ゴムのブレンドや従来の短纖維の配合、あるいは従来の短纖維マスター・バッヂの使用では、到底達成できなかったことであり、本発明で初めて達成されたのである。

本発明は大型ラジアルタイヤ、中でも悪路走行する機会のある大型ラジアルタイヤに極めて好適である。

代理人 弁理士 小川信一
弁理士 野口賢照
弁理士 斎下和彦